ДА ЗДРАВСТВУЕТ 18 АВГУСТА--ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РАБОЧИЙ

Всебелорусская ежедневная рабочая газета—издание ЦК КП(б)Б и ЦСПСБ

№ 181 (1899) 18 августа 1933 г. № 181 (1899)



„Из страны слабой, неподготовленной к обороне, СССР превратился в страну могучую, в смысле обороноспособности, в страну, готовую ко всяким случайностям, в страну, способную производить в массовом масштабе все современные орудия обороны и снабдить ими свою армию в случае нападения извне".

(СТАЛИН)

День авиации--праздник трудящихся СССР

Сегодня трудящиеся СССР празднуют день воздушного флота. Советский воздушный флот — неразрывная часть всего нашего социалистического строительства. Победоносное завершение первой пятилетки обеспечило превращение СССР в страну индустриальную, в страну самого передового в мире социалистического земледелия и поставило на прочную базу советскую авиацию. Мы научились строить мощные самолеты и детали к ним.

Такие самолеты, как АНТ-9, АНТ-14, как стальной самолет, собранный при помощи электрической сварки, мировые перелеты аэропланов «Страна Советов», «Крылья Советов», полеты на остров Врангеля, на Новую Землю — гордость всех трудящихся нашей страны.

На этом участке (в области авиостроения) наша страна особенно отставала. 10 лет тому назад — в 1923 году длина всех наших воздушных линий составляла всего 1.600 километров. Сейчас мы располагаем уже свыше, чем 50 тыс. километров воздушных путей, имеем мощный воздушный флот.

Вся наша страна опоясана теперь воздушными линиями. Из них первое место в мире по своему протяжению занимает воздушная магистраль «Москва — Владивосток» (почти 10 тысяч клм.) и Москва — Тифлис. Над снежными вершинами Кавказского хребта, над Памиром, над знойными пустынями Средней Азии, над необозримыми тундрами Сибири, над полярными морями реют советские самолеты.

Из года в год увеличиваются затраты на строительство нашего воздушного флота. Только в 1931 году было израсходовано на строительство воздушного флота в 15 раз больше, чем в 1930 году и в 6 раз больше всех предыдущих лет, взятых вместе.

Мы создали прочную материальную базу для нашей авиации. Вот один из великих итогов пятилетки. Мы построили заводы самолето - и авио-моторостроения. Мы наладили серийное производство мощных самолетов, с растущей грузопод'емностью и скоростью. Слава советских пилотов распространена далеко за пределами нашей страны. Сделан первый шаг в организации дирижаблестроения. Все это—плоды последовательной политики индустриализации, результаты создания мощной тяжелой промышленности, без которой мы не могли бы существовать, как самостоятельная страна.

Мощные аэропланы, которые бросают свои тени на наши земли, шум их пропеллеров, это — лишнее доказательство верности генеральной линии партии и твердого руководства ленинского ЦК партии во главе с вождем партии и рабочего класса т. СТАЛИНЫМ. Каждый самолет, вместе с тем, является обвинением правых и «левых» оппортунистов, которые, борясь против индустриализации, снимают по существу затворы с ворот страны Советов.

Наша авиация, как и наша химия, как и все наше народное хозяйство, принципиально отличаются от буржуазной. Авиация в руках капитализма служит преимущественно орудием смерти и разрушения. Она (авиация) у них — чудовищная сила смерти и разрушения.

Такова уж природа капитализма, который каждое новое техническое изобретение использует прежде всего для производства человеческих трупов. Технические изобретения и научные ... капитализма находят прежде всего применение в армиях. Больше того, подготовка войн создает новые отрасли промышленности. Это случилось и с авиацией. Авиация—гениальнейшее открытие человеческой научной мысли, направлена капиталистами в колесницу войны. Вышедшая недавно книжка немецкого майора ГЕЛЬДЕРСА «ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА» рисует довольно правдоподобно, какие ужасы, сколько разрушительной силы ... капиталистическая военная авиация.

По далеко неполным данным, скорость аэропланов - разведчиков в капиталистических странах увеличилась более чем в два раза, достигая сейчас до 280 километров. Радиус действия тяжелого бомбардировщика увеличился с 800 клм. в 1918 году до 2 тыс. километров. Вес бомб, которыми нагружается тяжелый бомбардировщик, увеличился с 500 кгр. в 1918 году, до 7,5 тонн. Вот размеры опустошений, которые кровожадные империалисти наводят на земной шар в будущих войнах, к которым капиталистический мир так лихорадочно готовится.

Трудящиеся Советского Союза знают, что наше правительство ведет политику мира. Мы не нуждаемся в захватах чужих территорий и чужих богатств. Советскому правительству принадлежит инициатива постановки на международных конференциях вопросов об общем и частичном разоружении, об экономическом ненападении, отвергнутых представителями капиталистических держав.

Политика капиталистических стран—политика подготовки новой капиталистической войны и интервенции против СССР. На все провокации империалистов СССР отвечал проводимой политикой мира, основанной па гигантском росте хозяйственной мощи страны, ее обороноспособности, боевой готовности трудящихся дать отпор империалистическому нападению.

Укрепляя обороноспособность страны—СССР и создал мощный воздушный флот.

И великая заслуга нашей партии, ее Центрального Комитета и руководителя и вождя партии т. СТАЛИНА является также в том, что мы имеем свою мощную авиацию, которая пользуется величайшей популярностью среди всех трудящихся Советского Союза.

Рабочие и крестьяне нашей страны окружают советскую авиацию любовью и вниманием. Сколько десятков и сотен самолетов трудящиеся СССР построили на свои средства. Достаточно указать на тот мощный отклик, который получил призыв трудящихся БССР построить эскадрилью им. т. КАГАНОВИЧА. По далеко неполным данным, по БССР собрано свыше 400 тыс. рублей на постройку эскадрильи им. т. КАГАНОВИЧА. Советская общественность тесным кольцом окружает авиацию и через тысячи осоавиахимовских, спортивных организаций принимает активное участие в строительстве мощного советского флота.

И сегодняшний день авиации — это праздник всех трудящихся СССР, праздник социалистического строительства. Наши самолеты, наши эскадрильи вселяют бодрость и укрепляют веру в дело социализма.

Еще сильнее будем крепить советский воздушный флот. Вовлечем новые сотни тысяч членов в Осоавиахим. Воздушный флот — воздушный часовой СССР!



ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ—НА СЛУЖБУ СТРОИТЕЛЬСТВА СОЦИАЛИЗМА

У НАС НЕ БЫЛО АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, У НАС ОНА ТЕПЕРЬ ЕСТЬ

Первая пятилетка преобразила лицо нашей страны. Под руководством партии Ленина и ее ЦК во главе с т. СТАЛИНЫМ, преодолевая бешеное сопротивление классового врага и оппортунистов всех мастей, пролетариат СССР закончил построение фундамента социалистической экономики. Железная воля и невиданный энтузиазм миллионов трудящихся под руководством большевистской партии в короткий срок превратил Советский союз из отсталой страны с полукустарной техникой и раздробленным, разоренным индивидуальным крестьянским хозяйством В ПЕРЕДОВУЮ ИНДУСТРИАЛЬНУЮ СТРАНУ с десятками и сотнями промышленных гигантов мирового значения, В СТРАНУ САМОГО КРУПНОГО В МИРЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ЗЕМЛЕДЕЛИЯ.

Об'ем промышленной продукции по сравнению с довоенным вырос у нас к 1932 г. до 334 проц., а по сравнению с 1928 г. до 219 проц.

За первую пятилетку, выполненную в четыре года, посевная площадь выросла в нашей стране на 21 млн. га. За это время организовано 200 тысяч колхозов и около 5 тысяч совхозов.

Правые оппортунисты звали рабочий класс и его партию на путь мирного сосуществования с капиталистическими элементами, на путь прежней вековой зависимости от иностранного капитала.

Контрреволюционная группа троцкистов, капитулировавшая перед трудностями социалистического строительства в окружении враждебного капиталистического мира, утверждавшая о невозможности построения социализма в одной стране, стала передовым отрядом котрреволюционной буржуазии.

Партия во главе с вождем мирового пролетариата т. СТАЛИНЫМ, в неустанной борьбе на два фронта против правых, как главной опасности на данном этапе, и «левых» помощников правых — повела по ленинскому пути миллионы трудящихся на гигантское строительство заводов и фабрик, совхозов и колхозов и добилась победы первой пятилетки, ПОБЕДЫ ВСЕМИРНО - ИСТОРИЧЕСКОГО ЗНАЧЕНИЯ.

Сейчас сотни тысяч и миллионы пролетариев заняты ОВЛАДЕНИЕМ ТЕХНИКИ нового производства на многочисленных предприятиях, невиданных раньше в нашей стране. Мы создали ГИГАНТЫ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЙ, МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ, ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОЙ, АВТОТРАКТОРНОЙ И ХИМИЧЕСКОЙ промышленности.

> «...И мы не только создали эти новые громадные отрасли промышленности, но мы их создали в таком масштабе и в таких размерах, перед которыми бледнеют масштабы и размеры европейской индустрии.
>
> ...Из страны слабой и неподготовленной к обороне, Советский союз превратился в страну могучую в смысле обороноспособности, в страну, готовую ко всяким случайностям, в страну, способную производить в массовом масштабе все современные орудия обороны и снабдить ими свою армию в случае нападения извне» (СТАЛИН).

Одним из наиболее блестящих примеров достижений первой пятилетки является наша АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

Самолеты, который каждый из нас видит теперь почти ежедневно, которые поддерживают связь между всеми важнейшими городами и далекими окраинами СССР, целиком и полностью построены на наших советских заводах и из наших советских материалов.

А между тем самолето-и моторостроение требуют ВЫСОКОРАЗВИТОЙ ТЕХНИКИ самой передовой промышленности. Современная авиопромышленность—это продукт наших достижений науки и техники. Для нее нужны предельная точность и чистота отделки всех деталей, упорная и кропотливая работа конструкторов, изобретателей, мастеров и квалифицированных рабочих.

Для того, чтобы создать такую сложную и совершенную машину, как самолет, необходимо иметь целый ряд различных производств заводов разной специальности. Необходимы мощные МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЕ предприятия для производства высоких сортов специальной стали, АЛЛЮМИНИЕВЫЕ — как поставщики одного из важнейших материалов, механические МОТОРОСТРОИТЕЛЬНЫЕ и ШАРИКОПОДШИПНИКОВЫЕ заводы. Необходимо производство особых ТКАНЕЙ, РЕЗИНЫ и всякого рода многочисленных подсобных материалов.

Все это требует такого высокого развития индустрии вообще, которое ДОСТИГНУТО в нашей стране, в результате упорной борьбы ленинской партии за индустриализацию страны, за коллективизацию сельского хозяйства, только на основе победоносного выполнения плана первой пятилетки. Вот как выросла наша авиопромышленность за четыре года первой пятилетки. Если принять за 100 выпуск 1928 г., то уровень авиопромышленности в 1932 г. представится в таком виде:

	1928 г.	1932 г.
Выпущено самолетов по числу их	100	291,2
Выпущено самолетов по тоннажу (размеру их)	100	447
Выпущено по числу их	100	613,9
Выпущено моторов по мощности в лош. силах	100	561

Эти цифры, которые говорят сами за себя, не выражают, однако, всей величины нашего промышленного перевооружения. К началу второй пятилетки создано все необходимое для еще более грандиозного размаха нашей авиопромышленности. Этот размах обеспечивается постройкой таких гигантов, как например ШАРИКОПОДШИПНИКОВЫЙ ЗАВОД ИМ. КАГАНОВИЧА, заводы СТАНКОСТРОЕНИЯ и МОТОРОСТРОЕНИЯ, ДВА ОГРОМНЫХ АЛЛЮМИНИЕВЫХ КОМБИНАТА и т. д. Таким образом у нас имеется база для дальнейшего роста авиопромышленности, получающей необходимое ей сырье, оборудование, моторы и все важнейшие производственные детали.

Что обеспечило эти победы, что дало нам возможность в короткий срок создать такую сложную промышленность, как авиационная, требующая целой серии гигантских заводов и сложных производств? Ответ на этот вопрос дан был т. СТАЛИНЫМ в его докладе на январьском об'единенном пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б).

> «Это прежде всего, активность и самоотверженность. энтузиазм и инициатива миллионных масс рабочих и колхозников, развивших вместе с инженерно-техническими силами колоссальную энергию по разворачиванию социалистического соревнования и ударничества. Не может быть сомнения, что без этого обстоятельства мы не могли бы добиться цели, не могли бы двинуться вперед ни на шаг.
>
> Это, во вторых, твердое руководство партии и правительства, звавших массы вперед и преодолевавших все и всякие трудности на пути к цели.
>
> Это, наконец, особые достоинства и преимущества советской системы хозяйства, таящей в себе колоссальные возможности, необходимые для преодоления всех и всяких трудностей.
>
> Таковы три основные силы, определившие историческую победу СССР».

ВО ВТОРУЮ ПЯТИЛЕТКУ мы вступили уже в изменившихся условиях. И имея к десятилетней годовщине нашей авиационной общественности достаточно могучий воздушный флот, который обеспечивает уже огромную работу во всех отраслях нашего хозяйства, мы должны говорить сейчас о новых, стоящих перед ним, задачах.

Если сравнить состояние нашего воздушного флота с современным уровнем авиации капиталистических стран, то при всей стремительности нашего роста мы не можем забыть все еще имеющегося ОТСТАВАНИЯ нашей авиации от высокоразвитой западной техники. Перед нами теперь поставлена реальнейшая задача: ДОГНАТЬ И ПЕРЕГНАТЬ капиталистические, страны, ОВЛАДЕТЬ СОВРЕМЕННОЙ ВОЗДУШНОЙ ТЕХНИКОЙ. Перед нами серьезнейшая проблема борьбы—борьба за ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО продукции нашей авиопромышленности.

Во второй пятилетке перед нашей авиацией стоят также задачи дальнейшего внедрения ЕЕ ВО ВСЕ ПОРЫ НАШЕГО НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА.

По величине своей и размаху эти задачи могут быть поставлены и разрешены ТОЛЬКО В НАШЕЙ СТРАНЕ ПОБЕДОНОСНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА СОЦИАЛИЗМА.

О награждении по военно-воздушным силам РККА в связи с днем авиации 18 августа 1933 года

Постановление Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР

В связи с проведением 18 августа текущего года дня авиации, за лучшие результаты по боевой подготовке и строительству воздушного флота, президиум Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

I.

Наградить почетно-революционным Красным знаменем 1-ую военную школу пилотов им. тов. Мясникова.

II.

Наградить грамотой ЦИК Союза ССР 1-ую военную школу авиационных техников им. тов. Ворошилова.

III.

Наградить орденом «Красная Звезда»:

1. ПАНИНА Ивана Васильевича — начальника и военкома 1-й военной школы авиационных техников им. тов. Ворошилова.
2. ЛАПЧИНСКОГО Александра Николаевича — старшего руководителя военной академии РККА им. Фрунзе.
3. ГОРШКОВА Василия Сергеевича —заместителя начальника военно-строительного управления РККА.
4. МЕЛЕНКИНА Николая Петровича—командира и военкома Н-ой авиоэскадрильи.

IV.

Наградить почетными грамотами ЦИК Союза ССР:

1. БОЖАНОВА Николая Николаевича — начальника и военкома военной школы морских летчиков и летчиков наблюдателей им. тов. Сталина.
2. ЧЕРНОГО Григория Семеновича —помощника по политической части, начальника военной школы морских летчиков и летчиков наблюдателей им. тов. Сталина.
3. СМУШКЕВИЧА Якова Владимировича — командира и военкома Н-ой авиобригады им. СНК БССР.
4. СТЕРЛИНГОВА Бориса Васильевича — флагштурмана военно-воздушных сил РККА.
5. ТУРЖАНСКОГО Бориса Александровича — командира Н-ой авиоэскадрильи.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального Исполнительного комитета Союза ССР
А. ЕНУКИДЗЕ.

Москва, Кремль, 17 августа 1933 года.

О награждении завода № 22

Постановление Президиума Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР

Президиум Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

За освоение строительства специальных типов тяжелых самолетов и хорошую организацию работы на заводе, наградить орденом Ленина завод № 22.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР
М. КАЛИНИН

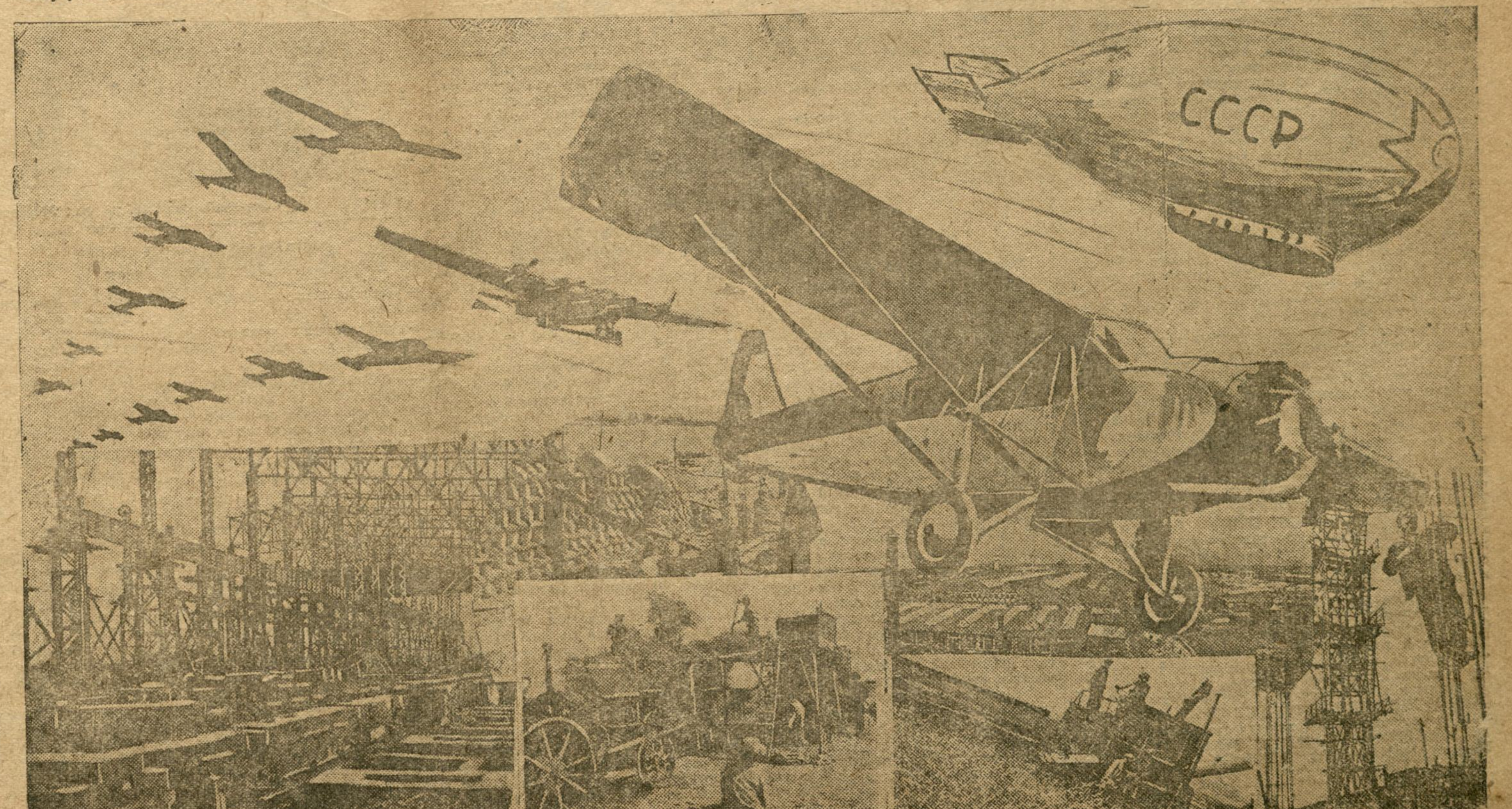
Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР
А. ЕНУКИДЗЕ

Москва, Кремль, 17 августа 1933 года.

Минские пролетарии дали в эскадрилью им. Кагановича пять самолетов

Минский пролетариат в фонд эскадрильи им. Кагановича внес 200.000 р. Таким образом пролетарии города Минска имеют в эскадрильи пять самолетов.

Сбор средств продолжается. На первом месте Краснознаменная швейная фабрика «Октябрь».



Авиация в советской стране—мощное средство социалистического строительства

Авиация в капиталистических странах—чудовищная сила смерти и разрушения

Да здравствует социализм, долой капитализм!

Авиация в руках БУРЖУАЗИИ— угроза культуре и человечеству

В капиталистическом обществе двигателем технического прогресса является стремление к наживе. Всякое новое изобретение, всякое улучшение или усовершенствование станков, машин, двигателей только тогда находят применение у капиталиста—хозяина, когда оно обеспечивает ему большую эксплоатацию рабочих, уменьшение их числа и зарплаты.

Понятно, поэтому, что развитие авиации, завоевание воздуха долгое время казалось буржуазии НЕВЫГОДНЫМ, НЕ НАЖИВНЫМ ДЕЛОМ. Буржуазия начала думать о развитии авиопромышленности, о постройке сотен и тысяч самолетов лишь тогда, когда поняла, что авиация нужна для ВОЕННЫХ, ЗАВОЕВАТЕЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ.

Этим об'ясняется то, что до мировой войны никто из капиталистов не думал серьезно о постройке авиационных заводов, об улучшении качества самолетов, об использовании авиации для культурных и хозяйственных целей.

В 1903 г. состоялся первый удачный полет американских братьев Райт на самолете, который был тяжелее воздуха. В 1933 г. ИСПОЛНЯЕТСЯ КАК РАЗ 30 ЛЕТ АВИАЦИИ.

Но еще в 1914 г. ни в одной стране не было развитой авиопромышленности. Она родилась во время войны, как часть ВОЕННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. За 4 года войны авиация получила развитие в десятки раз большее, чем за предыдущие 10 мирных лет.

И сейчас главным образом военные ведомства строят и покупают самолеты. Да И КТО в капиталистических странах может их еще покупать? Только крупные капиталисты, миллионеры, фабриканты и заводчики. Пассажирское сообщение на самолетах является, почти во всех странах, [illegible] Но использовать самолет для посева, для охраны лесов от пожаров, для борьбы с вредителями в сельском хозяйстве, буржуазные страны не могут. [illegible]

Особенно резко сказался характер капиталистического использования авиации теперь, в эпоху небывалого экономического кризиса. Кризис привел с собой огромное обнищание миллионов трудящихся. Каждая страна насчитывает миллионы безработных. В Германии их 7½ млн., в САСШ—12 млн., в Англии—около 3 млн. Всего же в капиталистических странах 40 млн. безработных. А зарплата тех, кто работает, непрерывно снижается. В Германии, например, она упала до 50 проц.

Можно ли думать при таком положении о применении авиации для нужд населения, для массового использования? Возможности мирного использования авиации сужаваются еще больше.

Кризис привел с собой упадок во всех отраслях промышленности. ЗАКРЫТЫ ТЫСЯЧИ ФАБРИК И ЗАВОДОВ. За 4 года кризиса продукция промышленности снизилась в САСШ до 56 проц., в Англии—до 80 проц., в Германии—до 55 проц. Вся мировая торговля уменьшилась вдвое.

И в этих тяжелых условиях кризиса и всеобщего разорения не упала, не снизилась только работа ВОЕННЫХ ЗАВОДОВ. Они работают полным ходом и даже увеличили выпуск танков, орудий, химических бомб, а также и ВОЕННЫХ САМОЛЕТОВ.

С каждым годом появляются все новые усовершенствованные, новые типы аэропланов—БОМБОВОЗОВ, РАЗВЕДЧИКОВ И ИСТРЕБИТЕЛЕЙ. Даже небольшое количество гражданских самолетов строится с таким расчетом, чтобы в случае надобности использовать их для военных целей.

Как растет военная авиация в капиталистических странах в «мирное» время, показывают, например, следующие цифры. Бомбардировочная авиация 5 великих держав возросла [illegible] количество боевых машин (в единицах):

	1928 г.	1931 г.
Разведчики	147	812
Легкие бомбовозы	131	353
Тяжелые	266	1232
Всего:	544	2397

Таким образом бомбардировочная мощь 5 держав увеличилась за 3 лет более чем в 4 раза. Количество БОМБАРДИРОВОЧНЫХ САМОЛЕТОВ в 1931 г. по сравнению с 1926 г. в Англии равно 600 проц. (увеличение в 5 раз), в САСШ—50 проц., в Японии—230 проц. Факты самого последнего времени прекрасно показывают, ДЛЯ ЧЕГО НУЖНА авиация империалистическим правительствам.

Англия, например, категорически отказалась в мае этого года подписать договор о запрещении бомбардировочной авиации, который был предложен на Женевской «разоружительной» конференции. Конечно, так никто из империалистов и не предлагал УНИЧТОЖАТЬ бомбовозы—предлагали только «ЗАПРЕТИТЬ» их применение. Но англичане заявили, что в отдельных районах (т. е. колониях), а также в нецивилизованных странах [illegible] бомбардировочная авиация непременно допустима.

Япония не только не подписывает никаких договоров об ограничении военной авиации, но на деле уже применяет бомбардировочную авиацию в Китае. [illegible]

В Германии фашистское правительство устроило недавно [illegible]

[illegible]

Так подготовляется новая мировая война [illegible]

Авиация в руках у буржуазии—это СРЕДСТВО УНИЧТОЖЕНИЯ ТРУДЯЩИХСЯ, это средство империалистической политики. «ТАМ АВИАЦИЯ—ЭТО ТЕХНИКА РАЗРУШЕНИЯ, А У НАС—ЭТО ТЕХНИКА СОЗДАНИЯ» (КУЙБЫШЕВ).

ТАН-ТОУ—ЛУЧШИЙ УДАРНИК

Тов. ТАН-ТОУ. Родина его Китай—провинция Фу-Чань, деревня Цян-Кафо. Страна Советов стала для него родным пролетарским отечеством. В 1925 году пошел тов. Тан-Тоу учиться в летную школу. Трудно ему было в первое время, языка не знал. Пришлось прибегать к помощи переводчика. Технические термины и так трудно запоминаются, а тут еще на незнакомом языке. Но Тан-Тоу преодолел все трудности. Он хорошо овладел и языком и техникой.



Тов. ТАН-ТОУ.

Первое время был летчиком. Потом он летнаб, а сейчас тов. ТАН-ТОУ начальник связи.

Комиссар № эскадрильи тов. Кругляк самого высокого мнения о боевых успехах тов. ТАН-ТОУ и это не напрасно.

Тов. Тан-Тоу отличный летчик, в совершенстве знает секреты управления сложным мотором, хороший наблюдатель, всегда безукоризненно выполняет боевые задания. Он отличный боец и в стрелковом отношении.

Выстрел Тан-тоу—это выстрел в сердце мишени, это безусловное поражение врага.

За плечами тов. Тан-Тоу 600 ЛЕТНЫХ ЧАСОВ. За это время у него не было ни одной поломки, ни одной аварии, ни одной вынужденной посадки.

Тов. Тан-Тоу — член партии. Все члены его экипажа — коммунисты: летчик ШЕВЧЕНКО, техник АФАНАСЬЕВ, моторист Бутынко, хорошо справляются со своей обязанностью, безукоризненно ухаживают за машиной, высоко сознательно выполняют все возложенные на них боевые задачи.

Тов. Тан-Тоу соревнуется с экипажем Козлова. В соревнование ему обеспечено первенство.

День Красной авиации тов. Тан-Тоу встречает с большими успехами.

Мощь нашей авиации крепят трудящиеся всех национальностей. Тов. Тан-Тоу дороги завоевания страны Советов и он все силы отдает на то, чтобы обеспечить надежную охрану этим завоеваниям. Врагу с воздуха он не даст подступиться.

Е. С.

Техник т. ФИЛАТОВ

ОПРАВДАТЬ ДОВЕРИЕ ПАРТИИ

Партия доверила нам сложнейшую технику. Она дала нам боевое задание овладеть ею, подчинить себе, она дала нам задание добиться от этой техники безотказной работы.

На меня, техника экипажа, падают вдвойне ответственные задачи. От четкости моей работы зависит успех полета, успех выполнения боевых заданий. Я могу сегодня рапортовать о том, что с этим заданием справляюсь вполне. За 4 года службы в Красной авиации не имею ни одного дисциплинарного проступка. Техником работаю третий год. Я окончил краткосрочные курсы техников. Это было так. Призывали 1907 год. Меня, как тракториста, послали на курсы. Я поставил перед собой цель немедленно овладеть сложной машиной и, благодаря упорной работе мне удалось добиться осуществления этой задачи даже на краткосрочных курсах.

Свою машину знаю отлично. Работает она у меня без капризов, четко. По моей вине не было поломки, ни одной посадки. И это я считаю для себя делом большой чести заявить в день Красной авиации.

День авиации, это — смотр наших побед, это определение задач на дальнейшее время.

Лично на себя я беру обязательство крепить соревнование с Н-ским экипажем, еще лучше обслуживать свою машину, на хорошо успевать в политической учебе.

Тракторист, а теперь техник, средний командир Красной армии. Путь в авиацию могла мне открыть только советская власть, только большевистская партия. Преданным отношением к своей машине, дальнейшим углублением своих знаний по технике, упорной борьбой за безаварийность, за то, чтобы не было ни одной поломки, я отплачу за это доверие.

Красная авиация должна быть лучшей в мире. Добиваться этого, дело каждого из нас, дело каждого рабочего, коммуниста, летчика, моториста. Мы должны добиваться этого и мы этого добиваемся.

Моторист Матвей ВОЛКОВ

БЕРУ НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО УСИЛИТЬ БОРЬБУ ЗА ТЕХНИКУ

Я работаю мотористом. Мое дело в экипаже—мотор. Но это не значит, что я не должен быть знаком со всей техникой, не должен отвечать за нее. Как-то однажды мне пришлось заменять техника. Подготавливать машину к полету, следить за ней перед взлетом, принимать после посадки, разбирать, чистить, в это время на меня был возложен весь уход.

Плох тот моторист, который в такие минуты теряется. Значит он всей техникой не овладел. Хотя наш экипаж в ту пору и не был полностью укомплектован, но все-же машина не страдала. Мы ее в полной исправности пускали в воздух, безотказно работала она в воздухе, хороший уход был гарантирован ей и после полета.

За этот период работы, за время замены техника я получил поощрение. Для меня это была наивысшая похвала. Она говорила о том, что я успешно овладел мотором.

Перед днем авиации я и моторист Щербаков—мы между собой соревнуемся—подвели итоги соревнования. Итоги эти говорят о том, что наши экипажи добились больших побед в овладении техникой, с честью выполняют задачу, порученную партией—КРЕПИТЬ КРАСНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ. Сейчас беру на себя обязательство усилить борьбу за овладение техникой, чтобы добиться права быть техником экипажа. Беру на себя обязательство на отлично выполнять все стрельбы и давать хорошие показатели в политической учебе.

Экипаж коммуниста Авдеенко

Летчик - наблюдатель АВДЕЕНКО. Он командир экипажа. Экипаж — 4 человека. Стефан Герасимович АВДЕЕНКО, пилот АВЕРИЧЕВ, техник ЧЕПЕЖИНСКИЙ, моторист ЩЕРБАКОВ. Все 4—члены партии.

Им доверена самая сложная техника, в их руках мощное средство обороны страны с воздуха. Как они, коммунисты и бойцы красной авиации справляются с этой ответственнейшей задачей?

Авдеенко высокий и крепкий. Он только что «с воздуха». Его самолет сделав последний круг над аэродромом, свернул налево и стал снижаться. Ниже и ниже и летчик Аверичев посадил машину на заветное «Т» на три точки.

В этом главное. Служба экипажа—это сложная обязанность выполнения серьезных технических правил: уход за машиной, взлет, полеты, посадка, аэрослужба, огневое дело.

Летчик Аверичев при посадке сел точно на три точки и это большое, высокоценимое искусство.

Их четыре. Каждый специалист в своей области. Щербаков — отвечает за мотор. Он моторист. Сверхсрочник, за четыре года службы в авиации успел в совершенстве овладеть мотором.

Закройте ему глаза, подведите к мотору, дайте на ощупь винтик — скажет, какой, зачем, в нормальном ли состоянии.

Мотор у Щербакова всегда здоров. Смазан, исправен, действует точно и бесперебойно.

Когда самолет спускается с воздуха и плавно идет на посадку, раскрасневшийся Щербаков уже бежит к нему навстречу и взмахом руки приветствует наблюдателя и пилота. Он подбегает к самолету и первым делом прикладывает ухо к мотору.

— Хорошо, молодчина. Ишь, как крепко бьет.

Это вкратце о Щербакове, о мотористе, отлично знающем все тонкости сложнейшего мотора. Они, эти тонкости для Щербакова так же открыты, как, например, открыты и ясны все части затвора винтовки для стрелка.

Стефан Герасимович АВДЕЕНКО. У него самая трудная роль. Он наблюдатель. Отвечает за курс, за карту. Он же должен быть и пилотом, чтобы в трудную минуту, если потребуется, мог взять сложные рычаги управления в свои руки. Наконец, он командир экипажа, и значит, отвечает буквально за все. За сложный мотор, за кабинку, за пропеллер, в общем, за весь самолет и жизнь его экипажа.

Бедняк из Дубровенского района, он семь лет тому назад ушел в Красную армию, в об'единенную Белорусскую военную Школу им. ЦИК БССР. Отлично закончил курс нормальной школы, был командиром в пехотном полку, хорошим командиром, требовательным, исправным. Потом потянуло «в технику».

Было трудно. Перед глазами в ту пору точно открылся новый мир, мир сложнейших формул, конструкций, вычислений. Но коммунист Авдеенко ни на минуту не задумывался о трудностях. Авиации нужны крепкие, железные кадры, большевик не может не овладеть этой сложной техникой.

Первый полет. Кто то сказал, что все первое никогда не забывается в жизни. Не забыл того дня и Авдеенко. Со времени первого полета уже прошло много, много дней. Авдеенко имеет за плечами свыше 300 летных часов. Из них 80 часов полета в ночных условиях. Однажды тов. Авдеенко прыгал с парашютом, но и это не изгладило впечатлений первого полета.

Ошибки первого полета, отмеченные инструктором, заставили его еще с большим рвением взяться за учебу. Теперь Авдеенко испытанный летчик—наблюдатель. Имеет немалый стаж, но он с прежним вниманием относится к каждому замечанию, учитывает и исправляет недостатки.

Экипаж Авдеенко соревнуется с экипажем Федоренко. Соревнование дало ему много первенств. За ним, например, физкультурное первенство. И летнаб. и пилот, и моторист, и техник отличные бегуны и физкультурники.

Пилот Аверичев, несмотря на то, что он «человек воздуха», пробегает тысячу метров не за три минуты 40 секунд, как это положено нормой, а за три минуты.

Это одно первенство. У них много и других первенств. Экипаж коммуниста Авдеенко не имеет ни одного взыскания. Командир экипажа требователен к себе, к подчиненным. То же самое можно сказать о каждом из них.

Именно требовательность к себе, высокое сознание своих задач дали им возможность добиться больших побед.

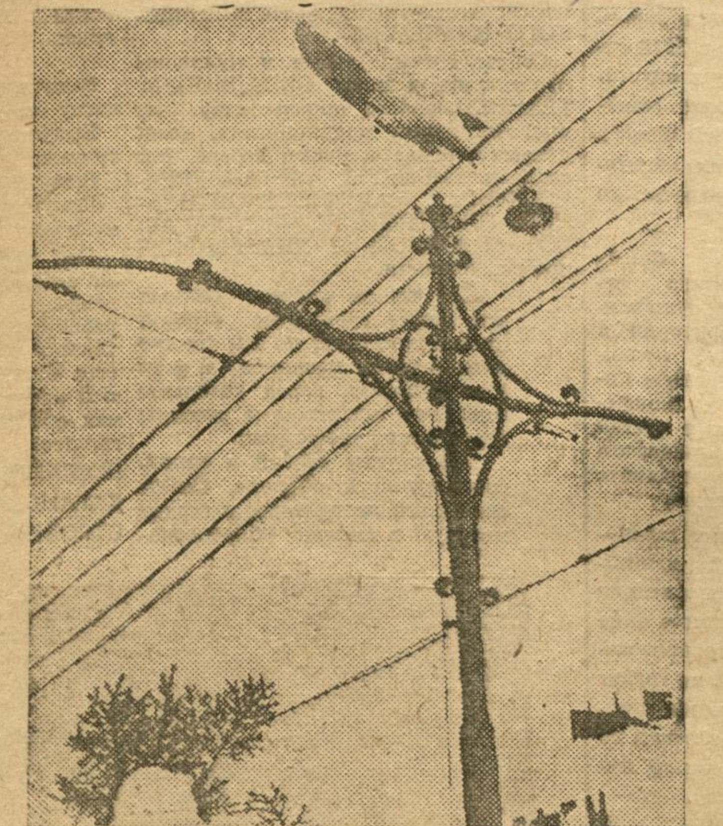
У каждого члена экипажа большая общественная нагрузка. Авдеенко член президиума партийной ячейки, Щербаков низовой агитатор.

В этом-же экипаже есть и редактор ильичевки, при чем оперативный редактор. Только в воздухе газет не выпускает. Но стоит ему спуститься на землю, как уже готова ильичевка. Хорошо поставлена в экипаже огневая учеба.

И Авдеенко, и Аверичев, и Щербаков, и техник Чепыжинский—отличные стрелки.

Таков этот экипаж. Экипаж коммуниста Авдеенко, чувствующий свою авангардную роль, упорно бьющийся за нее.

ЕФИМ САДОВСКИЙ.



Советский дирижабль над Москвой.

Отец может быть спокоен...

Мимо нашего дома, вздымая густое облако пыли мчались всадники. Они удирали настигаемые красными.

Я сидел у окна, глотал пыль, слушал встревоженный шум и видел обезумевшие в страхе глаза отступающих белых войск. Через полчаса в деревню вступили красные войска... 35 всадников. Отец вышел им навстречу, он получил задание от партизанского отряда связаться с войсками. На его вопрос, где же остальные, командир отряда ответил.—Больше не было и нет. Им удалось создать впечатление наступающей большой боевой единицы тридцатью пятью всадниками и прогнать отряд белых.

Отец ускакал с красными, а я снова сидел у окна и думал над впервые узнанной истиной, что в войне кроме крепких рук и острого глаза надо иметь хорошую умную голову.

Отец долго не возвращался. Неожиданно появившийся отряд белых поджог нашу деревню. Мы положили свой небольшой скарб на подводу и поехали неизвестно куда без цели.

Мы колесили длинные дороги войны—ехали выжженными селами, разрушенными городами. Через много времени мы нашли отца. Его трудно было узнать, он был измучен. Но его движения, его слова приобрели новую силу, упорство и уверенность. Он позвал меня к себе, недовольный посы и разочарование прозвучало в его словах:

— Вот ты какой, а я думал, что уже большой, вырос, воевать сможешь пойти...

Слова отца обожгли мои мысли. Я понял, что он мечтал о сыне бойце, о сыне, который сможет заменить его, а нашел сына ребенка. И единственным желанием моим было скорее вырасти и оправдать надежды и ожидания отца. Я работал в поле и думал об этом, я думал об этом когда ложился спать и когда вставал.

Когда война прошла и, на ее дорогах заколосился хлеб, на ее путях зацвела жизнь, я организовал комсомольскую ячейку. Тогда кулак в деревне убивал активистов, он сгноивал хлеб, он подрывал мощь еще молодого Советского Союза. Чтобы укрепить то, что завоевал отец, мы нашей комсомольской ячейкой под руководством наших отцов коммунистов, боролись с кулаком, вскрывали их проделки, организовывали ненависть трудящихся крестьян против классового врага.

Отец был доволен мной. Я видел, как он улыбался, когда я пришел и рассказал ему о том, что мы нашли большую яму жита у кулака нашей деревни. Но самая большая радость была у отца тогда, когда меня коман-

— Отец на земле воевал, а сын в воздухе.

Он меня посадил возле себя и долго рассказывал эпизод за эпизодом, его путь бойца-партизана.

— Больше я тебе ничего не говорю. Но если твой путь будет иной, если ты не будешь также драться как твой отец, то я буду знать, что у меня неудачный сын.

Отец может быть спокоен.

Я, правда,, не гонял белых, не брал в плен их разведки, не находил их посты. Но и в обстановке учебы, в обстановке мирной передышки я тоже смог доказать отцу, что я иду по его пути.

Полутораготичную воздушно-теоретическую школу я окончил за год.

И даже сейчас окончив школу я много учусь. Я много читаю технической и политической литературы и знаю, что каждая вновь узнанная истина поможет мне крепить то дело, за которое боролся отец. Сейчас я имею хорошую теоретическую и прекрасную практическую подготовку. Так по крайней мере говорит начальник моего отряда, так говорят мои товарищи. По огневой подготовке я иду в первых рядах бойцов. Наш отряд не имеет ни одной аварии. Это самый высший показатель работы, это самое ности и революционной преданности бойцов. Этого мы добились путем правильной организации социалистического соревнования, этого мы добились благодаря высокой классовой сознательности.

Отцы могут быть спокойны. Те завоевания, за которые они отдавали свою жизнь, находятся под крепкой охраной сыновей, воспитанных ими—коммунистической партией, рабочим классом.

Как не защищать эти завоевания? Вот мой тов. Хорошилов, бывший беспризорный. Кто ему дал право на жизнь, кто его вытащил из под колес трехосных вагонов в самую тущу жизни, кто из него воспитал прекрасного летчика бойца? Кто помог крестьянам нашей деревни стать на путь социалистического хозяйства—порвать с убогой жизнью, которою веками жили наши предки? Кто построил в городе возле которого живут мои родители новые заводы и фабрики, новые дома для рабочих? Кто руководит победоносным социалистическим строительством, ведет страну победившего пролетариата от победы к победе?

Ленинская большевистская партия, советское правительство создали жизнь, за которую боролись наши отцы, и которую мы горды преданно оберегать, как зеницу ока.

Авиация в руках ПРОЛЕТАРИАТА— мощный рычаг соцстроительства

За истекшее десятилетие авиация прочно вошла во всю нашу хозяйственную и культурную жизнь. Непрерывно растет сеть воздушных сообщений, покрывая уже все наиболее важные города и связавшая отдаленные окраины с центром.

Протяжение сети воздушных линий в СССР видно из таких цифр (в километрах):

ГОДЫ		ГОДЫ	
1922 —	1200	1928 —	11.442
1924 —	5248	1930 —	29.281
1926 —	666?	Начало 1933 —	33.100

К 1933 г. созданы у нас такие громадные линии, как Москва—Владивосток, Москва—Ташкент, Москва—Тифлис и целый ряд других.

Следующая таблица наглядно демонстрирует практическую работу этой мощной воздушной сети:

Годы	Пройдено километров	Перевезено пассажиров	Перевезено грузов (в тоннах)	Перевезено почты (в тоннах)
1923	32.246	2923	23,3	3,4
1926	1.585 805	7287	67,5	39,3
1928	2.766.701	10.613	162,2	93,2
1930	5.888.764	17.834	206,4	143,9
1932	7 000.000	32.600	551,5	453.0

В 1933 г. по предварительным данным за первые 6 месяцев перевезено почты 431 т. или на 120 проц. больше, чем за первое полугодие 1932 г. и 309 т. грузов—на 75 проц. больше первого полугодия 1932 года.

В настоящее время СССР уже выходит на второе место в мире после САСШ по величине своей регулярно действующей воздушной сети. Если же говорить о том, в какой степени обслуживает эта сеть ИНТЕРЕСЫ ТРУДЯЩИХСЯ, то конечно, никакие сравнения с нашей страной неприменимы ни к одному капиталистическому государству. Не банкиров и фабрикантов, не увеселительные прогулки богатых купцов обслуживает наша гражданская авиация, а—интересы социалистического хозяйства.

Так, в 1932 г. заснято аэрофотос'емкой 115 тыс. кв. м., уничтожено вредителей сельского хозяйства на площади 1.005 тыс. га, в том числе с малярийными комарами—580 тыс. га.

Только за первое полугодие 1933 г. сельскохозяйственной авиацией засеяно 68 тыс. га—в 4 раза больше, чем весной 1932 г. По отзывам директоров совхозов равномерность сева и его качество чрезвычайно высоки. Аэросев применяется, главным образом, ранней весной, как сверхранний сев и дает повышение урожайности до 25—30 проц.

За последний год интереснейшим и замечательным достижением советского воздушного флота явилась доставка матриц «Правды» из Москвы во все важнейшие центры страны. Города, в которых центральный орган партии получался обычно с опозданием на 3—4 дня, получали московскую—«Правду» из своих типографий в день ее выхода в Москве.

Авиация находит свое применение во всех отраслях народного хозяйства. На рыбных промыслах организуется сейчас разбрасывание с самолетов икры в намеченных водных бассейнах, регулярная помощь рыбакам, ушедшим в открытое море, разведка прохождения рыбных сетей.

Огромную роль играет самолет в экспедициях на дальний север, в глухие места неизведанной тундры, к льдам Ледовитого океана. Если в первом году пятилетки—1929—экспедиционной авиацией пройдено 17.154 км., то в 1932 г. эта цифра возросла уже до 172 тыс. км. Роль нашей авиации в научно-исследовательских и спасательных экспедициях на севере особенно показательно. В 1927 г. только при помощи самолетов, находящихся на борту парохода «Колыма», удалось связаться с нашей колонией на острове Врангеля в Восточно-Сибирском море. Экспедиция полностью выполнила свои задачи перелетов на остров на самолетах, так как «Колыма» не могла пробиться через непроходимые льды. В 1931 г. не менее замечательным был полет на Северную землю, проделанный на летающей двухмоторной лодке общества «Комсеверопуть»—«СССР—Н—2».

Всем памятны полеты советских летчиков Чухновского и Бабушкина в связи с спасением экспедиции Нобиле; рейд летчика Слепнева по розыску тел погибших американских летчиков Эйельсона и Борланда; поиски проф. Кулика в сибирской тайге; наконец, недавный перелет Леваневского к потерпевшему аварию на дальнем севере американцу Маттерну.

Обследование лесных массивов, санитарная служба, зверобойный промысел—везде самолет находит ответственные задачи, которые оказываются трудно выполнимыми при помощи других средств.

Только наше СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ХОЗЯЙСТВО способно использовать авиацию, как величайшее культурное достижение в интересах миллионов трудящихся. Только в стране строящегося социализма авиация несет в отдаленные, глухие уголки культуру, знания и высокую современную технику. Отсталые НАЦИОНАЛЬНЫЕ РАЙОНЫ, веками подвергавшиеся колониальной эксплоатации российского капитализма, получают теперь все, что необходимо им, чтобы в кратчайший срок догнать по своему культурному развитию передовые нации мира. Советские самолеты несут им газеты и книги, отпечатанные на их родном языке в лучших типографиях пролетарских столиц.

***

Самолет находит широкое применение в сельском хозяйстве. В будущем году количество авиобаз доводится до 20. Ранние посевы с самолетов на полях зерносовхозов на Нижней Волге отличаются от рядовых бурным развитием растений и даже на засоренных землях. Аэросев, произведенный в сильный ветер и в дожди на полях зерносовхоза «Красноармеец» Московской обл. дал ровные всходы, без единого огреха.

Научно-исследовательский институт сконструировал первую центробежную аэросеялку, разбрасывающую семена на 30 метров, вместо обычных 10-15.

К всесоюзному дню авиации Осоавиахим приходит 12 миллионной сплоченной организацией. Тысячи кружков стали на деле помощниками воздухфлота. Осоавиахимовская молодежь одного из заводов построила мотор М—23 для маломощной авиации. Бывший ученик осоавиахимовских кружков тов. Яковлев построил самолет АИР—6. Самолеты тов. Яковлева—маленькие воздушные форды—ставятся на массовое производство. Осоавиахимом на строительство эскадры дирижаблей им. Ленина собрано уже 25 миллионов рублей.

Ударные осоавиахимовские бригады показывают образцы большевистской борьбы на хозяйственном фронте. Из 48 паровозов Осоавиахима в депо Югозападных дорог 2 паровоза взяли первенство

„Первая заповедь—выполнение плана хлебозаготовок“ (Сталин)

УВАРОВИЧСКИЙ и БОБРУЙСКИЙ РАЙОНЫ перевыполнили августовский план хлебосдачи

Колхоз „Вольная жизнь“—кандидат на красную доску

Бобруйский район закончил августовский план зернопоставок

ЦК КП(б)Б—ГИКАЛО, СНК—ГОЛОДЕДУ, Политсектору НКЗ—РАТНЕНУ

Под непосредственным руководством ЦК КП(б)Б во главе с тов. ГИКАЛО, Бобруйский район закончил августовский план зернопоставок к 17 августа. Вместо 1200 тонн зерна сдано 1300 тонн.

Продолжаем борьбу за досрочное выполнение годового плана хлебосдачи.

Секретарь РК КП(б)Б Волкович.
Председатель РИК'а Аксючиц.
Начальник политотдела МТС Лехерзак

Уваровичский район выполнил августовский план хлебосдачи

Минск, ЦК КП(б)Б, СНК БССР

(По телеграфу)

УВАРОВИЧИ, 16. Под руководством ЦК КП(б)Б, благодаря развертыванию широкой массовой работы среди колхозников и единоличников, на основе социалистических методов соревнования, Уваровичский район к 12 августа закончил уборку озимых, а 13 августа выполнил августовский план сдачи хлеба государству на 113 проц., задание—6 тысяч центнеров, выполнено 6770 центн.

Продолжаем борьбу за качество обмолота, за качество уборки яровых и досрочную сдачу хлеба государству.

Райком КП(б)Б — ФРИДМАН.

Есть чему поучиться у колхозников колхоза „Вольная жизнь“

Хорошо поработали колхозники колхоза «Вольная жизнь» Беломлыского района во время весеннего сева. Их ударная работа вознаградила высоким урожаем. Сейчас еще невозможно судить о валовом сборе, но выборочная молотьба показала, что урожай ржи превысил 12 центнеров с га, ячменя — 14 центнеров.

Колхоз «Вольная жизнь» хорошо подготовился к уборке озимых. Были намечены участки первоочередной уборки, чтобы не сжать ни одного колоса зеленым, чтобы не допустить перестаивания ржи, ячменя, пшеницы.

Ни одной минуты рабочего времени с момента выхода в поле не потрачено даром.

Первый день жатвы был днем борьбы групп и бригад жней за выполнение намеченного и принятого колхозниками плана уборки. Результаты первого дня работы были обсуждены на летучих митингах в поле. Подвели итоги соцсоревнования между бригадами. В этот день уже стало ясно, что бригада Сергея Ставера завоевала первенство.

Чеча Анастасия — групповод бригады Ставера за день дала выработку 0,35 га, выработав 3,5 трудодня за один день. Герасименок Надя вечером вынуждена была признать, что первый день лучше ее работала Настя. Взволнованная Надя на митинге заявила, что ей очень обидно, что ее опередила Настя, но она еще покажет.

В течение 8 дней шло соревнование между бригадами, группами, отдельными женщинами. Группы выделили постовых, которые выходили с рассветом в поле и уже находили там колхозниц, жавших мокрую рожь, отбирали у них серпы, писали в газету, что отдельные женщины в погоне за количеством забыли об основном — о качестве. Были такие случаи, когда жней приходилось возвращать с поля.

Не снижая темпов уборки, все внимание обратили на качество. Отряды пионеров собирали колосья. Об'ездчики и сторожа охраняли каждый сноп колхозного урожая.

С поля не было украдено ни одного колоса ржи. Колхозники, подводя итоги жатвы, сразу же отметили, что уборка проведена блестяще — на поле не осталось ни одного колоса.

В жатве победила Надя Герасименок. **Она показала самую большую выработку по колхозу, выработав за 8 дней жатвы 26 трудодней. Настя отстала только на один день по выработке.**

Такими ударницами как Настя и Надя богат колхоз. В своем рапорте политотделу МТС колхозники отмечают, что за все время уборки не было ни одного случая невыхода на работу и невыполнения колхозниками норм. **Цифры выполнения норм выработки показывают, что норму на сто проц. выполнил один человек, на 130 проц. — 4 человека, на 140 проц. — 3 чел., на 150 проц.—12 человек, на 160—16 человек, на 170—180 проц. — 24 чел., на 200 проц. — 6 человек. Вот это образцы соцсоревнования — не бумажного, не формального, а действительно социалистического.**

И поэтому неудивительно, что колхоз первым в районе 1-го августа полностью выполнил план поставки ржи и ячменя, полностью внес натуроплату МТС, засыпал семенные и страховые фонды, приступил к распределению урожая среди колхозников. **На трудодень в колхозе выходит свыше 5 клгр. ржи.**

Такие ударники, как, Настя Чеча получают одной ржи, примерно, пудов триста.

15-го августа колхоз начал сев озимых. Будет засеяно 100 га ржи и пшеницы. Вся земля под озимые удобрена.

Колхоз «Вольная жизнь» добился таких успехов в этом году впервые. Это результат героической работы начальника политотдела тов. Гниляжевича А. В., председателя колхоза тов. Юды, результат ударной работы колхозников - ударников.

Колхоз «Вольная жизнь» борется за переходящее знамя политотдела и за место на Всесоюзной красной доске

(БЕЛТА).

БОЛЬШЕВИСТСКАЯ МТС ВЫПОЛНИЛА ГОДОВОЙ ПЛАН ЗЕРНОПОСТАВОК НА 41 проц.

ЦК КП(б)Б, политсектору НКЗ БССР, горкому КП(о)Б, редакциям газет „Звезда“ и „Рабочий“

Под непосредственным руководством ЦК КП(б)Б, Политсектора НКЗ БССР, Горкома КП(б)Б, на основе широкого развертывания соцсоревнования и ударничества—колхозы, обслуживаемые Большевистской МТС, 15-го августа, к 12 часам дня ВЫПОЛНИЛИ ПОЛНОСТЬЮ ГОДОВОЙ ПЛАН СДАЧИ ГОСУДАРСТВУ ЗЕРНА. Сдано: 1223 центнера озимых и 67 центнеров яровых—41 проц. годового плана, натурплаты МТС — 149 центнеров, что составляет 27 проц. годового плана.

Колхозы, обслуживаемые Большевистской МТС взяли на себя обязательство к празднованию дня авиации сдать государству по зерновым — 70 проц. плана и к 25 АВГУСТА ПОЛНОСТЬЮ РАССЧИТАТЬСЯ С ГОСУДАРСТВОМ.

Сев ржи начался 15 августа. Засеяно 10 га.

Вызываем колхозы первой Минской МТС и Политотдел подтянуться.

Директор Большевистской МТС—КАЛЯДА
Начальник Политотдела Большевистской МТС КАМЕНШТЕЙН.

О порядке занесения на Всебелорусскую красную доску соцсоревнования

1. На Всебелорусскую красную доску заносятся:

а) Совхозы, которые полностью, в срок, без потерь убрали весь урожай хлеба, выполнили план хлебосдачи государству, полностью обеспечили себя семенами для озимого и ярового сева и создали установленные правительством фонды в положенных размерах, развернули политмассовую работу и соцсоревнование в бригадах.

б) Колхозы, которые полностью и в срок, без потерь убрали весь хлеб, сгребли все колосья, выполнили обязательства перед государством доброкачественным зерном и своевременно внесли натуроплату МТС, создали семенной, страховой и фуражный фонды, строго не допуская перерасходов трудодней в распределении всего дохода между колхозниками, широко развернули массовую политическую работу и соревнование между бригадами в колхозе, обеспечили первенство в соревновании с другими колхозами.

в) Сельсоветы, в районе деятельности которых колхозы выполнили требования, указанные в пункте «б», организовали и образцово провели уборку и хлебосдачу государству среди трудящихся единоличников.

г) МТС заносится на красную доску решением центральной комиссии по соревнованию с Западной областью по представлению Наркомзема, в районе деятельности которых все колхозы выполнили полностью и в срок все требования, указанные в пункте «б».

д) Районы заносятся на Всебелорусскую красную доску решением центральной комиссии по соцсоревнованию с Западной областью, когда колхозы, МТС, совхозы и единоличные хозяйства выполнили полностью и в срок все самообязательства 2-го Всебелорусского с'езда колхозников - ударников.

2. На Всебелорусскую красную доску кандидаты выделяются по представлении всех материалов райкомами партии, политотделами МТС и райисполкомами на утверждение центральной комиссии по соцсоревнованию с Западной областью.

Председатель Центральной комиссии по соцсоревнованию с Западной областью — КАРТУКОВ.

Положить конец кулацкой дележке урожая

БОБРУЙСК, 12. Колхоз «Заветы Ильича», Харлаповского сельсовета планы поставки государству зерна не выполняет. 11 августа он отправил 100 пудов ржи на приемочный пункт. Но зерно оказалось плохого качества и вполне понятно, что на приемочном пункте оно не было принято.

Но несмотря на то, что обязательства перед государством еще не выполнены, председатель колхоза Ринберг приступил к дележке намолоченной ржи среди колхозников. Так распределено 50 пудов, что по существу составляет половину обмолота.

Кулацкой дележке хлеба нужно нанести сокрушительный отпор. Нужно помнить совершенно четкую установку партии, что на выдачу авансов колхозникам, может быть использовано только 10 проц. обмолоченного хлеба и только в том случае, когда колхоз начиная с первого же обмолота аккуратно выполняет планы хлебосдачи.

Всем городским и районным комитетам партии и райисполкомам

16 августа в ЦО газета «Правда» помещена статья, указывающая на наличие в ряде районов Белоруссии (Рогачевский, Климовичский Бобруйский, Мстиславский и др.) фактов рекордсменства, гонки за процентами и рапортами в проведении серьезнейших работ по уборке и зернопоставкам.

ЦК КП(б)Б и СНК БССР требуют от всех районов и РИК'ов немедленного исправления указанных «Правдой» фактов плохой работы и рекордсменства. Не только районы и райисполкомы, о которых говорится в статье «Правды», но также все РК и РИК должны проверить у своем районе наличие подобных неправильных, недопустимых явлений, немедленно и решительно их устранить.

О принятых мерах сообщите.

Секретарь ЦК КП(б)Б — ГИКАЛО
Председатель СНК БССР ГОЛОДЕД

К чему приводит погоня за „рекордами“

Вниманию ЦК КП(б)Б

МИНСК. (Спец. корр. «Правды»). Во многих районах БССР: Гомельский, Хойникский, Брагинский, Слуцкий и др., колхозы снимают по 20 цент. хлеба с гектара, кое-где и больше (колхоз им. Ленина, Гомельского района).

Богатейший урожай и активная ударная работа подавляющей массы колхозников обеспечивает полную возможность своевременного выполнения всех заданий партии и правительства по уборке и поставке хлеба государству.

Но наряду с этим в ряде районов БССР: Рогачевский, Климовичский, Бобруйский, Мстиславский и др., имеют место явления, которые могут привести к потере части урожая. Вместо борьбы за стопроцентную высококачественную уборку хлеба люди занимаются здесь рекордсменством, гоняются за «процентами» и «рапортами».

В результате—плохое качество работы. Во многих колхозах Рогачевского и Климовичского районов вязка снопов в порядке «ускорения работы» производится только на второй и третий день после жнитва. Не связанные в снопы колосья пересыхают и при вязке и переноске их пропадает много зерна.

В колхозе «Новая жизнь», Бобруйского района. «ускорение работы» достигалось тем, что жнейки были пущены... без зерноуловителей.

О собирании колосьев в этом колхозе никто и не думает. На каждом квадратном метре сжатого поля здесь теряется по 15—17 гр. зерна, что означает уменьшение доходов колхозников на 600—700 граммов зерна на трудодень.

Еще хуже—в колхозе «Новый быт», Мстиславского района, где на каждом гектаре теряют более центнера зерна. Здесь бригадиры учитывают только количество проработанных трудодней, совершенно не заботясь о качестве работы.

С учетом труда дело обстоит очень скверно. В колхозе «Усход», Борисовского района, работа колхозников записывается в их трудовые книжки «на память», с опозданием на 5—6 дней. А в колхозах «Чырвоны Араты» и «Пролетарий», Хойникского района, в трудовые книжки вообще ничего не записывают. Колхозники здесь уже сейчас жалуются: «В нашем колхозе и честный работник и лодырь получают одинаково».

При всей спешке и гонке, вернее, благодаря вызванной ими дезорганизации, лодыри во многих колхозах чувствуют себя неплохо. В Речицком районе ряд колхозов «регламентирует» рабочий день так, что на хождение с поля домой и обратно уходят [illegible] часа. Выходят на работу в 10 часов утра. Кое-где установлены [illegible] по 1—2 человека с каждого двора.

В колхозе «Красная горка», Борисовского района, такой «порядок» был установлен с самого начала уборки. Бригадир Хомич не допускает «лишних» колхозников к работе, заявляя: «Работать— со двора, получать — поровну».

В ряде районов погоня за сверхсрочной уборкой приводит к тому, что снимаются еще совсем не созревшие хлеба.

Вместо указанных постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР (19 января 1933 г.) сроков сдачи зерна по БССР (10 проц. в августе, 30—в сентябре, 35—в октябре и 25—в ноябре) здесь было решено «закончить поставку зерна в августе—сентябре».

Выдвинутая без достаточно организационного обеспечения и учета конкретных условий, эта установка породила много извращений.

До чего доходит вызванная ею дезориентация, показывает случай с «исправлением ошибок в сроках хлебосдачи» по Гомельскому району.

Редактор местной районной газеты «Полесская правда» тов. Адамсон напечатал 13 июня письмо колхозников передового колхоза им. Ленина (снимают свыше 20 центн. с га). В этом письме колхозники, отчитываясь в своей работе по севу, вызывали другие колхозы на соцсоревнование и предлагали организовать работу таким образом, чтобы полностью закончить сдачу зерна государству до октябрьских торжеств.

В этом предложении секретарь гомельского горкома тов. Шафаренко усмотрел затяжку сроков сдачи хлеба. Вопрос разбирался на бюро горкома, потом перешел на рассмотрение бюро ЦК КП(б)Б, где было решено тов. Адамсона и еще двух членов бюро горкома «с работы снять и отозвать в распоряжение ЦК».

Решение это вызвало на месте немало недоумений, поскольку уже после того, как оно было принято, в центральной прессе появилось несколько статей и директив, намечавших даже для более южных районов, чем Гомельский, такие же сроки сдачи зерна, какие указывал колхоз им. Ленина.

Само собой разумеется, что подобное разрешение «гомельского инцидента» не могло способствовать оздоровлению работы районов по уборке урожая.

Ошибка до сих пор еще не исправлена.

Погоня за «рекордами» в БССР продолжается. («Правда»).



„Социалистическое соревнование говорит: одни работают плохо. другие хорошо, третьи лучше,— ДОГОНЯЙ ЛУЧШИХ и добейся ОБЩЕГО ПОД'ЕМА“. (Сталин).

По представлению Центрального Исполнительного Комитета Татарской автономной советской социалистической республики и областного комитета ВКП(б) заносится на всесоюзную красную доску:

ЧИСТОПОЛЬСКАЯ МТС.

В колхозах района деятельности Чистопольской МТС уборка ржи проведена в 4½ дня. озимые и ранние яровые культуры скошены с площади в 23.000 га в 13 дней. Впервые работавшие комбайны убрали в среднем 158 га каждый. Тракторы работали бесперебойно, без поломок. *Весь необмолоченный хлеб заскирдован.* На каждом участке уборочными звеньями, а также специальными дружинами школьников и подростков проведена тщательная сгребка колосьев. На сгребании колосьев применялись изобретенные колхозниками широкозахватные грабли с частыми зубьями.

Средний урожай в колхозах, обслуживаемых Чистопольской МТС, значительно выше урожая прошлого года: ржи — 11 центнеров с га, пшеницы — 9½ центнеров с га, овса — 10 центнеров с га. *Этот урожай достигнут, несмотря на засушливое лето, исключительно благодаря высокому качеству работы на весеннем севе.* Пшеница, сплошь сортовая, занимает почти половину площади ярового клина.

Все колхозы, обслуживаемые Чистопольской МТС, полностью выполнили годовой план зернопоставок, внесли натуроплату за работу МТС. Хлеб государству сдан *высокого качества.*

Колхозы полностью обеспечены семенами, фуражом. На трудодень в среднем приходится 8½ *кг.* хлеба, в некоторых колхозах на трудодень приходится 14½ кг хлеба. В прошлом году в среднем на трудодень падало 6½ кг.

Секретарь райкома—тов. *НОВОСЕЛОВ.*
Начальник политотдела—*АЛЕКСЕЙ ИОНОВ.*
Директор МТС—*ФИЛИПП ЖЕРНАКОВ.*
Старший агроном—*ГРИГОРИЙ ПЕТРОВ.*

По представлению Днепропетровского областного исполнительного комитета и областного комитета КП(б)У заносится на всесоюзную красную доску:

Колхоз им. ВОРОШИЛОВА, Каменского-на-Днепре района.

Колхоз им. Ворошилова добился значительных успехов в повышении урожайности: пшеницы озимой собрано в среднем 13 центнеров с гектара, яровой пшеницы—12 центнеров с га, ячменя—17 центнеров с га и кукурузы—15 центнеров с га. Вместо 12 дней по плану колхоз закончил косовицу за 9 дней. Колхоз показал блестящие образцы организации молотьбы, наладив бесперебойную работу молотилок (22 часа в сутки), намолачивая молотилкой «МК 1100» ежедневно 2½—3 тыс. пудов. Колхоз полностью выполнил обязательства по хлебопоставкам, сдав государству 2.550 центнеров хлеба и полностью возвратив полученную весной ссуду.

Создав посевной и фуражный фонды, колхоз приступил к распределению между колхозниками по трудодням натуральной части урожая. *На один трудодень приходится до 11 килограммов хлеба.*

Председатель колхоза—товарищ *ДЕНИСЕНКО.*
Бригадир—товарищ *БЕЛИКОВ.*
Лучшие ударники—товарищи *ЗАРУБИН ФЕДОТ, ЮХИМЕЧКО, СТОРЧИЛО ПАВЕЛ*, весовщик—товарищ *СОБАКИН.*

Татария закончила уборку колосовых и бобовых культур

КАЗАНЬ, 15. (БЕЛТА). Собкор «Правды» сообщает, 15 августа Татария полностью закончила уборку всех колосовых и бобовых культур. Хлеб заскирдован. Третья часть зерна обмолочена. Начавшись в тот же срок, что и в прошлом году, уборка закончилась на 17 дней раньше. Резкий под'ем труддисциплины, выполнение и перевыполнение норм выработки обеспечили завершение косовицы в столь короткий срок.

Десятилетний путь побед

Советская авиация—на втором месте в мире

(Историческая справка)

«Воздушное сообщение развить по всем направлениям, как одно из важнейших средств связи с отдаленными районами и с крупными промышленными центрами».

(Из резолюции XVII партконференции).

Сегодня впервые в Союзе празднуется «День воздушного флота СССР», который отныне, по постановлению правительства СССР, будет проводиться ежегодно. День авиации совпадает в этом году с десятилетием советской авиационной общественности—общества друзей воздушного флота (ОДВФ), созданного в 1923 г. по инициативе т. т. ФРУНЗЕ и ВОРОШИЛОВА и впоследствии вошедшего в Осоавиахим, а также с 10-летием создания советского гражданского воздушного флота.

9-го февраля 1923 г. постановлением Совета Труда и Обороны был создан Совет по делам гражданской авиации, под руководством которого было положено начало организованному строительству гражданского воздушного флота Союза. До этого времени советский гражданский воздушный флот состоял буквально из 2-3 самолетов типа «Юнкерс», приобретенных в Германии. СССР не имел тогда собственной авиопромышленности. Существовавшая в 1922 г. единственная воздушная линия Москва-Кенигсберг, протяжением в 1200 километров, обслуживалась «Юнкерсами» смешанного советско-германского общества воздушных сообщений «Дерулюфт».

Подлинная история советской авиации начинается с 1923 г., когда в ответ на ноту Керзона по всей стране Советов началась массовая кампания за создание своего мощного воздушного флота. В результате этой кампании родились первые советские эскадрильи: им. Ленина, «Ультиматум» и «Наш ответ Керзону», построенные на добровольные отчисления трудящихся.

К весне 1923 г. уже были организованы по всей стране многочисленные ячейки и отделения «Общества друзей воздушного флота», производившие среди трудящихся сбор средств на укрепление воздушной обороны и создание гражданской авиации. В трех крупнейших республиках Союза—РСФСР, УССР и ЗСФСР были созданы акционерные общества воздушных сообщений—«Добролет», «Укрвоздухпуть» и «Закавиа», организовавшие опытные линии Москва-Нижний-Казань, Харьков-Киев, Тифлис-Баку. Кроме того «Добролет» начал организацию воздушных путей в Средней Азии.

В 1925 году III-й с'езд Советов по докладу М. В. Фрунзе принял резолюцию, в которой констатировал, что

«... увеличение роли авиации в военном деле и неуклонный рост ее во всех странах требуют исключительного внимания к вопросам планового укрепления красного воздушного флота. Отмечая успехи, достигнутые в этом направлении, с'езд обязывает правительство в кратчайший срок рассмотреть разработанный военным ведомством план развития ВВС и одновременно принять меры к поднятию отечественной авиационной промышленности, в том числе и моторостроения до размеров, обеспечивающих необходимое развитие как гражданского, так и военного воздушного флота СССР».

Идет непрерывный рост и развитие советской авиации, которая сейчас к своему десятилетию и празднику дня воздушного флота СССР приходит мощной, бурно растущей силой, базирующейся на собственной авиационной промышленности и на своих пролетарских кадрах. Она сейчас уже занимает ВТОРОЕ МЕСТО В МИРЕ, а по некоторым показателям выдвинулась даже на первое место в мире. И «многое из тех успехов, которые мы имеем теперь, должно быть отнесено в первую заслугу т. СТАЛИНУ, обязано его настойчивости, огромному вниманию и поддержке». (Куйбышев).

Советская авиация развивалась из года в год систематически и планомерно, не испытывая кризисов, характерных для работы авиации в капиталистических странах. Являясь органической частью всего народного хозяйства, авиация СССР, помимо обслуживания транспортных нужд страны, охватила более широкий круг потребностей, как например, обслуживание сельского хозяйства (аэросев) патрулирование лесов, борьба с вредителями сельского и лесного хозяйства, аэрофотос'емки, борьба с малярией, участие в искусственном снеготаянии, в научных и промышленных экспедициях и т. д.

Накануне первой пятилетки советский воздушный флот имел сеть воздушных путей сообщения протяжением около 11,5 тыс. клм., что дало рост по сравнению с 1923 г. в 7 раз. Перевозки пассажиров увеличились к началу первой пятилетки в три с половиной раза, грузов—в 7 раз, воздушной почты—в 27 раз. Одновременно впервые созданная в СССР авиационная промышленность приступила к серийному производству самолетов и моторов и тем самым обеспечила переход советского воздушного флота на снабжение самолетами и моторами собственного производства.

В эти годы нашими конструкторами были выпущены одномоторные самолеты—«АНТ-3» и «К-4» и многомоторные цельнометаллические—«АНТ-4» и «АНТ-9» и др. Были выпущены также и первые авиационные моторы—«М-5» в 400 НР и др. Это уже был значительный сдвиг в деле борьбы за аэрофикацию нашей страны. Но поистине грандиозных успехов добилась авиационная промышленность за годы первой пятилетки. «У НАС НЕ БЫЛО АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, У НАС ОНА ЕСТЬ ТЕПЕРЬ» (Сталин).

Одним из наиболее блестящих достижений первой пятилетки является наша гражданская авиация. Она «развилась в течение первой пятилетки такими темпами, которые незнакомы капиталистическим странам, несмотря на то, что авиация, как средство борьбы, как средство вооружения, там находится в особом привилегированном положении и правительства всех стран—авиационному делу уделяют очень большое внимание. Характерным показателем нашего движения вперед в области авиации являются размеры капиталовложений в авиационное дело. Мы за эту пятилетку, т. е. за четыре года, в авиационное дело вложили почти в 2,5 раза больше того, что предполагали вложить по пятилетнему плану». (В. Куйбышев).

Большие достижения имеют наши научно-исследовательские институты—ЦАГИ-ЦИАМ, НИИ, ГВФ и конструкторские организации по созданию новых типов самолетов, моторов и авиоприборов. Из среды работников советской гражданской авиации вышли талантливые советские конструкторы—А. Н. Туполев, Путилов, Калинин, Яковлев, Шаюров и ряд других, создавших замечательные самолеты, часто превосходящие по качеству лучшие образцы аналогичной иностранной продукции.

За годы первой пятилетки были созданы такие, уже ставшие всемирно известными самолеты, как сорокаместный гигант «АНТ-14», занявший среди других воздушных колоссов мира третье по качеству место; цельностальной самолет электросварной конструкции «Сталь-2»; скоростной почтовый самолет «П-5», амфибия «АШ-2», советские автожиры (вертолеты), бесхвостые самолеты с разрезными крыльями, с тормозными колесами, быстроходный «ХАИ-1», учебный и сельско-хозяйственный самолет «У-2», самолеты для связи «АИР-5», «АИР-6», «НИАИ-1» и др. В области моторостроения также достигнуты крупнейшие успехи. Освоен выпуск мощных моторов от 65 до 700 НР, М-11, М-17, М-22, М-26.

Сделаны также первые шаги в области дирижаблестроения. Опытное советское мягкое дирижаблестроение является уже успешно пройденным этапом. Выпущены дирижабли «В-1», «В-2», «В-3», и «В-4» с об'емом в 2.200, 5.000 и 6.800 кубометров. Недавно построен уже первый опытный полужесткий дирижабль небольшого об'ема—«В-5», вслед за которым приступлено к строительству полужесткого дирижабля об'емом в 18,5 тыс. кбм. Строится также первая в СССР дирижабельная верфь.

Не менее крупные успехи достигнуты в области авиомоделизма и планерного дела, где мы имеем ряд мировых рекордов и всесоюзных достижений.

Гигантски выросла за годы первой пятилетки сеть воздушных путей. В 1933 году она уже составила свыше 51 тыс. километров (полторы окружности земного шара), что в 4,5 раза больше сети 1928 г.

За 10 лет своего существования советский воздушный флот воспитал прекрасные кадры летного состава энтузиастов и крупных специалистов своего дела. Их успехи поставили советскую авиацию на одно из первых мест в мире. Нашими советскими летчиками совершены выдающиеся международные перелеты: в 1924 г. пилотами Громовым, Поляковым, Найденовым и Волковойновым совершен перелет Москва-Пекин, в 1926 году летчик Мойсеев совершил скоростной перелет Москва-Тегеран-Москва в один день, в том же 1926 году заслуженный летчик республики М. Громов с борт-механиком Радзевичем совершил перелет по 7 столицам Европы в 34 летных часа на советском цельно-металлическом самолете, в 1927 г. пилот Шестаков с борт-механиком Фуфаевым совершил трансконтинентальный перелет Москва-Токио-Москва. В 1929 году состоялся вторичный перелет заслуженного летчика М. Громова с представителями прессы на 3-моторном самолете «АНТ-9», в том же году состоялся трансатлантический перелет пилота Шестакова с пилотом Болотовым, борт-механиком Фуфаевым и навигатором Стерлиговым по маршруту Москва-Нью-Иорк и круговой перелет по столицам Азии (Москва-Анкара Тегеран-Кабул) звена советских самолетов под командой пилота Ингаунса.

Совершенно исключительны заслуги советских пилотов в деле завоевания и освоения арктики. Всему миру известна героическая работа летчиков Чухновского и Бабушкина по отысканию и оказанию помощи экипажу погибшего во льдах арктики итальянского дирижабля «Италия», смелые полеты Слепнева по отысканию в арктике потерпевших аварию американских пилотов Эйельсона и Борланда, полеты полярных летчиков Чухновского, Бабушкина, Кальвица, Красинского, Михеева, Слепнева, Фариха, Букольца, Галашева и др. на Новую Землю и обратно, на остров Врангеля и обратно через Баренцово море, Ледовитый океан совместно с ледокольными экспедициями и т. д. Наконец, всего несколько дней тому назад весь мир отметил отважный рейс советского летчика Леваневского, доставившего американского летчика Маттерна с Камчатки на Аляску.

Путь, пройденный советским воздушным флотом за 10 лет, путь больших побед. Эти победы советской авиации являются вместе с тем и победами советской авиационной общественности, об'единенной в Осоавиахим, принимающей самое активное участие в строительстве авиации.

За эти годы усилиями советской общественности построены и переданы воздушному флоту сотни самолетов, свыше 25 миллионов рублей собрано на постройку эскадры дирижаблей им. В. И. Ленина, несколько миллионов рублей собраны на агитэскадрилью им. М. Горького.

Осоавиахим насчитывает сейчас десятки авиационных и планерных школ, сотни авиомодельных и планерных кружков. В ряде городов за последнее время возникли осоавиахимовские аэроклубы, которые становятся массовыми школами летного дела, в которых обучаются трудящиеся без отрыва от производства. В итоге советской авиационной общественностью проделана огромная работа по аэрофикации страны и подготовке советских-авиационных кадров.

Еще большие задачи стоят перед советским воздушным флотом во втором пятилетии.

К концу второй пятилетки сеть воздушных сообщений СССР, вместо существующих 50 тысяч километров, будет иметь сотни тысяч километров протяжения. Полеты на этих линиях будут производиться круглые сутки и при любой погоде. Гражданский флот должен будет обеспечить переброску миллионов пассажиров в год и миллионов тонн груза и почты. Общее число аэродромов (аэропортов и посадочных площадок) составит несколько тысяч, примерно свыше 5 тысяч. Производственная работа воздушного флота будет измеряться миллионами квадратных километров аэрофото с'емок, десятками миллионов гектаров, обслуженных сельско-хозяйственной и лесной авиацией. Авиация займет значительное место в ряде новых отраслей народного хозяйства— нефтяной, угольной, металлургической, строительной и др.

Авиация и воздухоплавание будут применяться в массовом масштабе для повседневных нужд населения и народного хозяйства. В частности планеризм и легко-моторная авиация будут включены в систему физической подготовки трудящихся.

Праздник авиации—это свидетельство побед генеральной линии партии, это праздник побед рабочего класса СССР и широчайших масс колхозного крестьянства. «ИСТОРИЧЕСКОЙ ЗАСЛУГОЙ НАШЕЙ ПАРТИИ, ЕЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА, ЕЕ РУКОВОДИТЕЛЯ ТОВ. СТАЛИНА ПЕРЕД ПРОЛЕТАРСКОЙ РЕВОЛЮЦИЕЙ ЯВЛЯЕТСЯ ТАКЖЕ ТО, ЧТО МЫ ИМЕЕМ СВОЮ АВИАЦИЮ, КОТОРАЯ ПОЛЬЗУЕТСЯ ВЕЛИЧАЙШЕЙ ПОПУЛЯРНОСТЬЮ СРЕДИ ВСЕХ ТРУДЯЩИХСЯ СОЮЗА» («Правда»).

День авиации также и ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК революционного пролетариата всего мира, ударной бригадой которого является пролетариат СССР, строящий первое в мире социалистическое государство.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН—орудие империалистической политики

Развиваемая и пользующаяся правительственными субсидиями гражданская авиация империализма прежде всего представляет собой законченную систему коммуникационных линий и баз.

Мировая карта воздушных путей показывает, что воздушные линии капитализма проходят по тем же направлениям, где сталкиваются интересы империалистических хищников.

Английский капитал прочно захватил воздушные пути в колониях и доминионах в Азии, Африке, Австралии и Америке. Организация имперских линий, связывающих метрополию с ее азиатскими и африканскими колониями натолкнулась на противоречие интересов Англии с Францией. План воздушной связи Англии с Индией был построен с расчетом прокладки такого пути, важнейшие участки которого находились бы под защитой основных баз британского флота на Средиземном море. Наиболее короткий путь должен был бы проходить по той же линии, которую прокладывает Франция для связи с Сирией.

В последнее время Англии удалось достигнуть соглашения с Италией и маршрут пути на Восток установлен через Рим, Афины, Александрию, Багдад, Бушир, Карачи, Дели-на Калькутту. В Африке, большая часть которой разделена между Англией и Францией, происходит ожесточенная борьба за захват воздушных путей, опорных баз военной авиации. В руках английского империализма находятся также все воздушные пути Канады, Австралии и других частей «британской короны».

Воздушные линии Франции устремлены в Марокко, Тунис, Западную Африку. Южно-американские линии Франции тянутся к Бразилии, Уругваю, Аргентине. Наконец, несколько линий связывают Францию с Сирией и с Индо-Китаем.

Южная Америка является ареной, где происходит борьба между французскими, американскими и германскими капиталами. Эти страны иногда создают там параллельные воздушные линии, французский капитал усиленно развивает строительство воздушных путей также на континенте. Прага, Варшава, Будапешт, Белград, София находятся в кольце французских воздушных линий. Это обеспечивает французскому империализму связь с его европейскими вассалами, воздушное «освоение» будущего театра военных действий.

Германский империализм также развивает бешеную активность, стремясь всячески внедрить влияние едва ли не во все части света. Германия имеет несомненно влияние в Южной Америке, в Персии, в Китае, старается проникнуть в Афганистан, Турцию, Болгарию и т. д.

В Европе нет почти ни одной страны, с которой Германия через «Люфтганзу» не установила бы воздушной связи. Установив связи с европейскими странами, Германия начала искать путей на Восток и в Южную Америку. На Востоке Германия организовала ряд линий в Персии: Тегеран-Багдад, Тегеран-Мавшед. В юго-западной Африке на территории своих бывших владений она организовала линии в Того и Камеруне. В Южной Америке Германия в последнее время имела 6 линий, в Боливии 6 в Колумбии и 3 в Бразилии.

В 1932 г. германский капитал был выбит с занимаемых им позиций в Колумбии американским капиталом и в Китае американским и японским. Кроме того, в связи с крахом фирмы «Юнкерс» закрылись линии этой фирмы в Персии.

Империализм САСШ, охватив кольцом воздушных линий всю Южную Америку ведет борьбу с Германией и французским капиталом. Итальянский империализм захватил воздушные пути бассейна Средиземного моря и имеет связь со всеми центрами Европы. Япония усиленно развивает строительство воздушных путей в Азии. Между империалистическими странами происходит ожесточенная борьба за захват воздушных путей. Мировые концерны воздушного транспорта ведут между собой борьбу не на жизнь, а на смерть, сбивая друг друга с занятых уже позиций, готовя новый передел мира.

Расширение военной авиации САСШ

ЛОНДОН, 16 (БЕЛТА). В широких планах САСШ в области вооружения, военно-воздушному строительству уделяется большое внимание. Закон о «восстановлении промышленности» предусматривает план морских вооружений, связанных с расширением военной авиации. Закон включает ассигнования в размере 9.362.000 долларов на постройку 290 самолетов.

Независимо от этой программы сейчас заканчивается постройка авионосца и строятся два крейсера, которые также потребуют вооружения их самолетами.

Морское министерство настаивает, чтобы из фонда общественных работ на сооружение новых самолетов было выделено 5.900.000 долларов сверх 9.362.000 долларов, уже отпущенных на новое военно-воздушное строительство. Это строительство касается лишь флота.

Авиационная фирма «Кэртис» получила от армии заказ на сооружение 46 двухместных самолетов. Общая численность воздушного флота САСШ определяется в 1752 самолета, а вместе с резервами—в 2351 аппарат.

САСШ располагают 9 военно-воздушными базами в районе Панамского канала и на Гавайских островах. Кроме того, они имеют 6 военно-морских воздушных станций, из которых 2 расположены на Тихоокеанском побережье и 4—на Атлантическом.

На территории САСШ сооружены 2.132 аэропорта и аэродрома, из них 700 снабжены оборудованием для ночных полетов. Кроме того, строится еще 120 аэродромов и аэропортов, которые будут переданы в эксплоатацию в 1934 году.

Широкие планы военно-воздушного строительства в Англии

НЬЮ-ЙОРК. (БЕЛТА). В САСШ проявляют большой интерес к авиополитике Англии и в частности к усиленной кампании, проводимой там за постройку воздушных сил, большие круги по поводу «слабости» английской военной авиации.

В этой кампании ведется подготовка для широких планов военно-воздушного строительства. Численность британского воздушного флота определялась в конце прошлого года в 970 самолетов, в том числе 436 бомбардировочных.

В связи с этим приобретают особое значение британские выступления в Женеве в защиту права «на воздушные бомбардировки в отдельных районах».

Наряду с сооружением первоклассных самолетов и дирижаблей, подготовляется дальнейшее расширение британских воздушных путей.

Из этих путей — Лондон — Карачи (8000 клм.) и Лондон — Капштадт (12 тыс. клм.) первый будет продлен к новому году до Сингапура. затем подготовляется установление связи между Сингапуром и Австралией.

Линии Карачи — Сингапур будет представлена в течение 3 лет государственная субсидия в 90 тыс. фунт. стерлингов.

Американский контроль над китайской авиацией

ШАНХАЙ, 16 (БЕЛТА). Одной из крупнейших сфер американского влияния в Китае является гражданская авиация. Недавно американская авиационная кампания, эксплоатирующая линии в САСШ, на Аляске и в Латинской Америке протяжением в 26 тыс. миль, приобрела 45 проц. акций китайской «воздушной кампании», что фактически дало в руки американцам контроль над китайской авиацией.

По мнению «Нью-йорк таймс» эта сделка «имеет особое значение в виду недавнего продвижения на восток европейских «авиационных кампаний».

Предполагают, что в результате соглашения между американской и китайской воздушными кампаниями, китайские авиолинии будут соединены с американскими на Тихом океане. Сейчас больший интерес приобретает обследование возможностей установления воздушной линии между Филиппинами и Калифорнией.

По словам английской «Норд чайна дейли ньюс» в японских кругах относятся весьма подозрительно к активности Америки в области китайской авиации.

Германские провокации угрожают европейскому миру

ВЕНА, 17 (БЕЛТА) По сообщению австрийского агентства, при последних облавах в разных провинциальных местностях у национал-социалистов конфискованы пулеметы, винтовки и карабины. Газеты пишут, что Германия применяет против Австрии хозяйственный саботаж, шпионаж и беспощадное наступление по всем областям.

«Зеко-ур-блатт» сообщает, что австрийское правительство якобы, обсуждает вопрос об отозвании австрийского посланника из Берлина.

**

ВЕНА, 17 (БЕЛТА) Румынская пресса указывая, что события на австро-германской границе тревожат страны Малой Антанты, призывает Англию и Францию к решительным выступлениям против Германии и заявляет, что германские провокации серьезно угрожают европейскому миру.

14-дневная голодовка политзаключенных

РИГА, (БЕЛТА). Буржуазная печать сообщает, что голодовка политзаключенных в тюрьмах Латвии, начатая 1-го августа и продолжавшаяся 14 дней, прекращена. По сведениям газет, ни одно из требований заключенных не выполнено.

Социал-демократы требуют запрещения компартии

СТОКГОЛЬМ, (БЕЛТА). Как сообщают из Копенгагена, в связи с антифашистскими выступлениями рабочих в порту Аабенраа, социал-демократическая организация отправила к премьеру с. д. Стаунингу делегацию с меморандумом, в котором требует запрещения компартии, ибо иначе социал-демократические лидеры не в состоянии «обеспечить порядок».

Центральный совет Осоавиохима ко дню авиации

Реализуя решения и директивы Центрального Совета Осоавиохима СССР о проведении всесоюзного дня авиации, ЦС Осоавиохима БССР проводил и проводит следующие мероприятия:

Проведены 20-дневные всебелорусские авиомодельные курсы инструкторов авиомодельных кружков. Эти курсы выпустили 25 человек инструкторов.

4-го августа состоялся всебелорусский слет юных авиостроителей, в котором приняло участие 70 представителей—делегатов городов и районов.

Сегодня открывается 3 планерные станции в крупнейших городах БССР: Минске, Витебске, Гомеле. Ведется подготовительная работа к организации и оборудованию еще 4-х планерных станций. До сих пор таких станций в БССР не было.

Ведется работа по организации и оборудованию аэро-клуба в Минске и филиалов его в Витебске и Гомеле. Открытие аэро-клуба и его филиалов приурачивается ко дню авиации.

Проводится вербовка кружковцев для теоретической подготовки пилотов без отрыва от производства. Эти кружковцы затем пополнят Витебскую авиошколу. Проводится вербовка в планерные кружки. Завербовано уже около 40 человек.

Витебская авио-школа проводит сейчас внутришкольное соревнование. Организованы три авио-уголка на предприятиях школы. В филиале аэро-клуба школа оборудует самолето-моторную аудиторию. Организуется агит-облет ближайших колхозов района по уборочной кампании и хлебопоставкам.

В результате подготовительной работы к 18 августа (по далеко не полным данным) в 16 районах организовано 316 караульных команд по охране урожая, организовано 50 бригад по уборке урожая. Организовано осоавиохимовское шефство ячеек ОСО над конюшнями. Таким шефством охвачено 130 конюшен.

В день авиации готовится красный осоавиохимовский оборонный обоз хлебосдачи государству.

Активно помогает Центральному Совету Осоавиохима ЦК комсомола Белоруссии. Включившись первым в дело подготовки, комсомол дал образцы практической помощи райсоветам Осоавиохима. Не плохо помогают и отдельные профорганизации, которые на основании договора заключенного между ЦС Осоавиохима и ЦСПСБ о соревновании, провели большую работу.

Активно помогает и Красный Крест, по собственной инициативе строящий баню при Витебской школе пилотов. Хуже с Автодором, который пока еще ничего не сделал.

Проведенная работа далеко недостаточна. Ее нужно усилить. Мы уверены, что под руководством ЦК КП(б)Б, при активной помощи комсомола и профсоюзов, при участии всей пролетарской общественности, Осоавиохим Белоруссии справится с возложенной на него задачей.

Зам. председателя ЦС Осоавиохима БССР СОКОЛОВСКИЙ.

Особая сводная агитэскадрилья имени М. Горького

С 17 марта при коллегии Аэрофлота сформирована особая сводная авиационно-воздухоплавательная агитэскадрилья им. М. Горького. В состав эскадрильи первоначально вошли самолеты «АНТ-14» («Правда»), «Сталь-2» («Известия ЦИК СССР и ВЦИК»), «К-5» («Огонек»), «У-2» («Комсомольская правда») и дирижабль В-3 («Красная Звезда»).

Мощный толчек к созданию агитэскадрильи дала кампания за постройку крупнейшего агитсамолета имени великого пролетарского писателя Максима Горького. Созданием агитэскадрильи был сделан первый шаг к введению новых методов культурной и массовой агитационной работы. Перед эскадрильей были поставлены ответственные задачи по обслуживанию важнейших политических и хозяйственных кампаний, проводимых партией и правительством по оказанию помощи в агитмассовой работе политотделам МТС, совхозам, колхозам, по популяризации дела аэрофикации страны, работы гражданского воздушного флота и т. д.

Агитэскадрилья приступила к практической работе 6 мая. За прошедшие 3½ месяца эскадрилья проделала ряд важнейших агитрейсов.

Во время весенней посевной кампании были совершены агитрейсы в районы Северного Кавказа и по маршруту Москва-Орел-Харьков-Полтава-Киев-Чернигов-Гомель-Брянск - Орел Москва.

По заданию Наркомфина СССР был совершен агитрейс в Харьков для передачи трудящимся Харькова опыта московских ударников по реализации «Займа второй пятилетки». Особенно удачным был агитрейс в свекло-сахарные районы ЦЧО и Украины. Этот рейс дал большой результат и помог организовать рабочих и колхозников на подготовку к свекло-уборочной кампании и на успешное проведение ремонта сахарных заводов. Эскадрилья покрыла 16.000 клм. и сделала 243 посадки на свекловичных полях.

По заданию политуправления Наркомсовхозов был совершен агитрейс по обслуживанию зерносовхозов Сев. Кавказа. Проведена также большая работа по добровольному сбору средств на постройку самолета-гиганта «Максим Горький»—будущего флагманского корабля агитэскадрильи. В частности, был проведен агитрейс в Ленинград, в результате которого трудящиеся города Ленина передали всесоюзному комитету по постройке самолета 1 млн. руб.

Во время агитрейсов проводились доклады, митинги, колхозные слеты, конференции. На самолетах поднимались тысячи ударников. В ряде колхозов был проведен дополнительный посев сотен гектаров в фонд агитэскадрильи и оборудовались посадочные площадки специально для самолетов эскадрильи.

Прилет самолетов эскадрильи в колхозы, совхозы МТС, на новостройки вызывал под'ем производственной активности, мобилизовал массы на выполнение плана. Прилет самолета вызвал новый прилив энергии и готовности приложить все свои силы на выполнение поставленных перед нами задач,—сообщали рабочие и ИТР Сталинского сахарного завода в телеграмме на имя руководства агитэскадрильи.

За 3½ месяца своей оперативной работы агитэскадрилья совершила 441 полет при 479 часах чистого летной работы, покрыв 61.185 клм. За это время самолеты агитэскадрильи перевезли 4.655 пассажиров.

Агитэскадрилья все время пополнялась новыми самолетами. ЦАГИ передал эскадрильи автожир, ОЗЕТ отпустило средства на постройку самолета «Биробиджанец». Пионеры передали эскадрильи самолет «Пионерская правда». Трудящиеся Кабардино-Балкарской области собрали средства на агитсамолеты: «Красный кабардинец» и «Красный балкарец». Центральный комитет Красного креста и Красного полумесяца передал эскадрильи два санитарных самолета для скорой медицинской помощи. В последние дни в состав агитэскадрильи вошли 40 самолетов сельхозавиации, которые, разбившись на отряды, вылетели на Украину, в Казакстан, на Нижнюю Волгу и в Ср. Азию для участия в уборочной кампании.

Техпроп Наркомпути передал эскадрильи вагон-базу. Президиум Автодора снабдил эскадрилью автомобилями. В создании агитэскадрильи участвуют широчайшие слои трудящихся и вся советская общественность.

Командиром агитэскадрильи является летчик-наблюдатель тов. МИХ. КОЛЬЦОВ. Для оперативного руководства эскадрильей создан штаб, во главе которого стоит т. М. А. ФЕЛЬДМАН. Руководство самолетами агитэскадрильи поручено лучшим советским пилотам во главе с т. т. МИХЕЕВЫМ, ФАРИХОМ, КРЖИЖЕВСКИМ, ОСИПОВЫМ и др.

Самолет на службе сельского и лесного хозяйства

За последние годы самолет нашел широкое применение в сельском хозяйстве Союза. Он используется на самых разнообразных работах: при борьбе с вредителями сельского и лесного хозяйства, с лесными пожарами, заморозками, посеве различных культур (зерновых, трав, технических, лесных), искусственном дождевании, обследовании лесных массивов, борьбе с малярией, переброске грузов и т. п.).

Основной вид работы самолета в сельском хозяйстве—борьба с вредителями полей и лесов: саранчой, гусеницей, сусликами, полевыми мышами и т. д. В этой области самолет занял ведущее место, ежегодно экономя народному хозяйству Союза 10 миллионов рублей. Первая попытка применения самолета для борьбы с вредителями была сделана в 1922 году в Московской области, а в 1925 году была снаряжена опытная экспедиция на Северный Кавказ для борьбы с вредителями при помощи самолетов, отработавшая площадь в 1000 га.

Начиная с 1930 года, работа самолетов по борьбе с вредителями быстро возрастает. В 1930 году самолеты уже отработали площадь в 69 тыс. га, в 1931 году—в 245 тыс. га и в 1932 году—450 тыс. га. За время работы самолетов по борьбе с вредителями спасен урожай зерновых на площади в 800 тыс. га, что составило сумму, примерно, в 15 млн. руб.

1933 год—год еще более широкого внедрения самолетов в сельское хозяйство. Уже к 1-му августа с. г. самолеты отработали площадь в 329.658 га.

В 1931 году впервые в Европе в Кубанском рисосовхозе были начаты опыты посева риса с самолета. В том же году впервые был произведен посев трав—люцерны, клевера, а также горчицы, тимофеевки и песчаного овса. Сейчас освоена техника аэросева более 20 культур. В 1932 году с самолетов было засеяно различными культурами 61.968 га, а весной этого года—68.158 га. Почти весь посев произведен в сверхранние сроки, что является одной из гарантий высокого урожая зерновых, особенно в засушливых районах.

Не менее значительна работа самолетов по охране лесов. Ежегодно народному хозяйству Союза лесные пожары наносят огромнейшие убытки. Самолеты успешно работают по борьбе с пожарами. Выделены специальные самолеты, которые патрулируют лесные массивы и при первых признаках пожара сообщают в ближайший населенный пункт.

В Советском Союзе имеются громадные и совершенно неисследованные массивы леса. Институт с. х. авиации разработал новые методы аэрофотос'емки лесов, по которым определяется характер лесов расположение лесных массивов и порода деревьев. В этом году уже заснята лесная площадь в 10 тысяч га.

В целом сельско-хозяйственная авиация выполнила план первой пятилетки в 3 года и уже в 1931 году по об'ему работ вышла НА ПЕРВОЕ МЕСТО В МИРЕ.

С каждым годом выявляются новые виды работ самолетов в сельском хозяйстве и сейчас трест с. х. авиации ставит уже перед собой задачу комплексного применения самолета в сельском хозяйстве, как универсальной машины на различных с.х. работах в течение всего года.

День авиации на предприятиях Минска

На швейной ФАБРИКЕ ИМ. КРУПСКОЙ с помощью подшефного авиоотряда по всем цехам организованы беседы о значении дня авиации. Проведено [illegible] поставлен доклад о международном положении и обороноспособности СССР и задачах дня авиации.

Начинается проверка работы ячеек осоавиахима, вербовка новых членов, ликвидация задолженности по членским взносам. Организован стрелковый кружок и кружок ПВО.

5 [illegible] собрания [illegible] им. десятилетия [illegible] стройку эскадрильи им. тов. Кагановича и звено т. Гикало фабрика перевела уже 4000 руб.

Минская учительская конференция

16 августа в клубе пищевиков открылась конференция учителей г. Минска и района, в которой принимает участие свыше 1000 человек.

На конференции с большим докладом выступил председатель Мингорсовета тов. Кореневский, который остановился на задачах уборочной, заготовительной, осенне-посевной кампаниях и задачах школы.

В прениях по докладу т. Кореневского приняло участие 15 человек.

На заседании 17 августа конференция заслушала доклад заведующего Мингороно т. Зеньковича о ходе подготовки к новому учебному году и задачах на 1933-34 учебный год. По докладу т. Зеньковича выступили т.т. Писарчук, Барадок и Финкина.

С речью о задачах учительства в период нового учебного года выступил Нарком просвещения тов. Чернушевич.

Привлечь к ответственности бракоделов гомельской фабрики „Труд“

ТИФЛИС, 17 (БЕЛТА) Присланные в Тифлис 560 пар ботинок, изготовленных гомельской фабрикой оказались почти сплошь негодными. Подошва на ботинках отстает от стельки. Госинспекция по качеству признала эти ботинки браком

ВЫЗОВ БРИГАДЫ тов. БОРКОВСКОГО ПРИНИМАЕМ

Прочитав в газете «Рабочий» вызов бригады т. БОРКОВСКОГО дать 1.000.000 кирпичей торфа по встречному плану, мы, рабочие бригады тов. Мордуса, торфзавода «Новая Белорусь» (Бобруйск), его принимаем.

Мы обещаем к 25 августа закончить выполнение взятых на себя обязательств — дать 1 миллион штук торф кирпича сверх плана.

Призываем последовать нашему примеру остальные бригады.

По поручению общего собрания: МОРДУС, ОЛЬШАНСКИЙ, АШКИНАЗИ.

Извещение

19 августа 1933 года, ровно в 6 часов вечера, в помещении Горпрофсовета (площ. Свободы, 23-2, 2-й этаж, комн. № 1) состоится совещание по вопросу нового порядка прохождения рабочих предложений и изобретений, в связи с реорганизацией БРИЗ'ов на предприятиях.

На совещании обязаны явиться представители дирекции предприятий, представители цеховой администрации, БРИЗ'ы и бюро рационализации, ячейки О-ва изобретателей и секции ИТР.

На совещание приглашаются представители от Наркомлегпрома, Наркомтяжпрома, Наркомснаба, Белдрева, Наркомзема.

Горпрофсовет,
Горсовет Общества изобретателей.

Отв. редактор Л. ХЕЙФЕЦ.

Уполномоч. Главлитбела № А-697.